

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Mittwoch (Abend), 4. März 2020 / Mercredi soir, 4 mars 2020

Sicherheitsdirektion / Direction de la sécurité

**29 2019.RRGR.283 Motion 235-2019 Trüssel (Trimstein, glp)
Neupositionierung der Strassenverkehrs- und Schifffahrtsämter**

**29 2019.RRGR.283 Motion 235-2019 Trüssel (Trimstein, pvl)
Repositionnement des unités de l'Office de la circulation routière et de la navigation**

Präsident. (*Der Präsident läutet die Glocke. / Le président agite sa cloche.*) Ich begrüsse Sie zurück im Saal. Wir fahren weiter mit dem Traktandum 29. Ich begrüsse im Saal unseren Sicherheitsdirektor Philippe Müller und unseren Baudirektor Christoph Neuhaus mit seinen Mitarbeitenden. Wir haben diese Motion vorgezogen, bevor wir nachher zur Behandlung der Traktanden 30 und 31 kommen, wo es um das Strassenverkehrsamt geht, weil es dort eben eigentlich um das Gleiche geht. Das war eine Motion von Grossrat Trüssel, der mittlerweile nicht mehr im Grossen Rat ist. Sie wurde von Luca Alberucci übernommen. Herr Alberucci, Sie haben das Wort.

Luca Alberucci, Ostermundigen (glp). Ich gebe zuerst meine Interessenbindungen und auch jene des Erstunterzeichners Trüssel und des Mitunterzeichners Aebi bekannt. Wir alle sind Autobesitzer, und wir alle haben auch ein grosses Interesse, dass die Fahrzeugprüfung unserer Autos korrekt und fachmännisch gemacht wird. Und damit habe ich auch gesagt, dass es bei dieser Motion in keiner Art und Weise darum geht, Autobesitzer irgendwie zu benachteiligen und ihnen einen Nachteil zu verschaffen – im Gegenteil. Was wir gern möchten, und das ist der Punkt 5 dieser Motion: Wir möchten die Bedarfs- und Standortplanung des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts (SVSA) in Münchenbuchsee gern noch einmal vollziehen. Und warum? Weil wir der Meinung sind, dass man die Punkte 1 bis 4 der Motion, auf die ich nachher im Detail eingehen werde, noch berücksichtigen sollte. Was heisst berücksichtigen? Diese Punkte wären zu prüfen. Und entsprechend würde ich die Punkte 1 bis 4 dieses Vorstosses in ein Postulat wandeln, der Punkt 5 – die Neuplanung sowie die Standort- und Bedarfsplanung noch einmal zu machen – bleibt Motion.

Ich komme auf die einzelnen Punkte zurück, die uns – Grossrat Trüssel, mich und Grossrat Aebi – dazu gebracht haben, diese Standort- und Bedarfsplanung noch einmal zu machen. Punkt 1: die Intensivierung der Zusammenarbeit mit Privaten. Es gibt ganz verschiedene Ausprägungsformen, wie man mit Privaten zusammenarbeiten kann. Wichtig ist: Es gibt schon jetzt eine sehr intensive Zusammenarbeit mit privaten Institutionen seitens des Kantons. Wir haben schon jetzt die Möglichkeit – wer beim Touring Club Schweiz (TCS) ist, weiss es –, unsere Fahrzeugprüfungen beim TCS machen zu lassen. Was mich in diesem Zusammenhang sehr interessant und relevant dünkt: Es gibt in diesem Kanton auch private Garagisten, die ihre Lokalitäten zur Verfügung stellen, sodass nachher Experten, die nicht privat sind, dort Fahrzeugprüfungen machen gehen, sodass beispielsweise ein Garagist in Bärau ... Das führt dazu, dass die Leute aus Langnau nicht nach Bern kommen müssen, sondern eben dank dieser Zusammenarbeit mit einem privaten Garagisten in Bärau sein können. Hier wäre zu prüfen, ob man diese Zusammenarbeit intensivieren könnte.

Punkt 2: Dezentralisierung. Ich habe in der Antwort des Regierungsrates gelesen, dass wir im Kanton 270'000 Prüfungen pro Jahr haben. Eine leichte «Milchbuechli-Rechnung» sagt, dass dies auf 10'000 Einwohner etwa 15 Prüfhandlungen pro Arbeitstag ausmacht – auf 10'000 Einwohner. Und jetzt überlege man sich mal: Sie kommen aus Belp. Dort nehmen Sie einen Umkreis von 20'000 Einwohnern. Das macht 30 Prüfhandlungen. Sie kommen aus Burgdorf: Das macht etwa 30'000 Einwohner und etwa 45 Prüfhandlungen pro Arbeitstag. Dann ist es für mich unverständlich – eine Person von Burgdorf, eine Person von Belp, eine Person von Worb –, unverständlich, warum diese 30, 40 Leute nach Bern kommen müssen, um ihr Auto prüfen zu lassen, statt dass eine Person des Kantons nach Burgdorf, nach Belp, nach Worb, nach Laupen geht und dort vor Ort diese Prüfung bürgernah machen geht. Diese Person des Kantons könnte je nachdem ja auch dort wohnen. Es ist von daher ... Diese Dezentralisierung führt zu mehr Bürgernähe, zu einer näheren Verwaltung und auch dazu, dass wir die Regionen stärken.

Punkt 3: moderne Arbeitsplatzgestaltung. Wir haben 260 Leute, die nachher in Münchenbuchsee arbeiten werden – 260 Leute. Wenn man sich überlegt: Eine moderne Arbeitsplatzgestaltung mit Open-Office-Möglichkeiten – also offene Plätze mit Arbeitsplatzteilungen, mit der Möglichkeit, wenn es geht, auch von zu Hause aus zu arbeiten – braucht nicht wahnsinnig viel Büroplatz, wenn man moderne Arbeitsformen wählt. Und gerade im Raum Bern, wo wir 5 Prozent Büroleerbestände haben, ist es für mich nicht ersichtlich, warum man für diese 260 Leute nicht noch bequemere Büroplätze findet, insbesondere eben, wenn man sich der Modernität anpasst und dort die Büroplatzgestaltung auch entsprechend ökonomisch ausgestaltet.

Punkt 4 – wahrscheinlich einer der wichtigsten Punkte: E-Mobilität. Elektroautos haben weniger mechanische Teile, brauchen weniger Prüfaufwand, haben die Möglichkeit von Ferndiagnose. 2028 soll das SVSA kommen, 2028 werden die meisten Autos Elektroautos sein ... (*Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.*) Dies wird zu deutlich weniger Prüfaufwand führen, und dies muss unbedingt angeschaut werden, bevor wir, liebe Grossrätinnen und Grossräte, über diesen Kredit entscheiden. Daher bitte: Nehmen Sie die Punkte 1 bis 4 als Postulat an und den Punkt 5, die Neuplanung, als Motion.

Präsident. Als Mitmotionär: Markus Aebi.

Markus Aebi, Hellsau (SVP). Manchmal muss man Abläufe auch neu denken. Und ich glaube, dass wir hier über ein Projekt reden, bei dem man tatsächlich neu überlegen muss, ob die Abläufe noch stimmen. Geschätzte Frauen und Männer, wir beschäftigen uns seit Jahren mit ITC, geben Millionen von Beträgen aus und hoffen, dass wir irgendwo irgendwann tiefere Kosten haben, weniger Personal brauchen, um Sachen zu bewältigen, und für unsere Bürgerinnen und Bürger einfachere Lösungen haben. Das hat eigentlich in den letzten Jahren nie stattgefunden. Hier hätten wir ein Projekt, bei dem wir tatsächlich zeigen könnten, dass es in diese Richtung funktionieren würde. Wo liegt der Kern dieser Motion? Wenn Sie sich überlegen, was genau passiert, wenn Sie ein Fahrzeug prüfen lassen: Sie bekommen ein Aufgebot, Sie ärgern sich, dass Sie das Fahrzeug prüfen lassen müssen, nachher rufen Sie den Garagier an und sagen: «Garagier, ich muss mein Auto prüfen lassen, schau mir darüber, mach mir eine Offerte», was auch immer. Und am Schluss macht Ihnen der Garagier das Auto prüffertig. Es ist parat. Es erfüllt eigentlich fast immer alle Punkte dieser Prüfung. Warum müssen Sie denn mit diesem Auto noch nach Bern oder nach Thun oder nach Bützberg oder wohin auch immer fahren? Warum können Sie das Auto nicht gleich dort prüfen? Ich möchte sogar weiter gehen: Warum geben Sie dem Garagier oder einzelnen Garagiers nicht die Lizenz, dass er es gleich fertig machen kann?

Und jetzt komme ich zum Sprung: Die FDP-Fraktion hat in dieser Session eine Motion eingegeben: Blockchain (P 154-2019). Blockchain ist genau die Technologie, die man bräuchte, um solche Abläufe sicher zu machen – genau die Architektur, die es bräuchte, um dies zu machen. Daher denke ich, dass wir uns wirklich überlegen müssen, ob wir solche Bauten tatsächlich noch aufstellen wollen.

Ich komme zu den Fahrzeugprüfungstypen: Ich glaube, dass dies bei allen Fahrzeugtypen möglich ist, bei Lastwägen ... Wir haben beispielsweise bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen bereits dezentrale Prüfungen, seit ich mich zurückerinnern kann. Da fahre ich ins Nachbarsdorf, und dort werden ein paar Traktoren oder Maschinen zusammengekommen und dort geprüft. Externe Prüfungen sind also von daher eigentlich kein Problem. Warum sage ich dies? Der Kanton Bern ist ja mittlerweile in einer Situation, in der ganz grosse Investitionen anstehen; wir müssen wirklich überall schauen, dass wir die Kosten im Griff haben. Und ich finde es wichtig, dass wir dort, wo wir wirklich Geld verdienen können, wie beim Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf, davon wegkommen können ... (*Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.*) Die Technologie würde eigentlich die Möglichkeit bieten, dass wir dies viel, viel schneller machen könnten, als es hier angedacht ist.

Präsident. Für die BDP: Ueli Frutiger.

Ueli Frutiger, Oberhofen (BDP). Die BDP-Fraktion hat die Entwicklung der Mobilität und hier vor allem die Technologie von E-Mobilen von Anfang an eng verfolgt. Die neuen Technologien – eben: Elektro- und in Zukunft vielleicht auch Wasserstoff-Mobilität – brauchen aber aus unserer Sicht weiterhin eine Kontrolle der Betriebssicherheit dieser Fahrzeuge. Die heutigen, modernen Fahrzeuge haben zunehmend auch Assistenz-Systeme, die funktionieren müssen und bei denen sich der Auto-

fahrer darauf verlässt, dass es funktioniert, weil er eben auf diese abstellt. Fehler haben gravierende Folgen: Man hat schon von Unfällen gehört und davon, was etwa passieren kann. Eine unabhängige Kontrolle ist aus unserer Sicht nötig und übrigens vom übergeordneten Recht im Moment auch noch gefordert. Es gibt eine Tatsache oder ein Sprichwort – je nachdem, wie man es haben will: Wer repariert, kontrolliert nicht. Und diese Tatsache hat sich in vielen Bereichen unseres Staatswesens bewährt und dient auch der Bevölkerung. Einige Beispiele: Die Lebensmittelkontrolle, die Brandaufsicht, die Feuerungskontrolle sind solche Beispiele.

Zu den einzelnen Punkten: Die Zusammenarbeit mit Privaten geschieht ja schon. Sie funktioniert gut. Bei Spezialfahrzeugen wird sie fast ausschliesslich von solchen Institutionen gemacht. Einen weiteren Ausbau im privaten Bereich sehen wir nicht unbedingt als zielführend. Das SVSA ist ein Dienstleistungsbetrieb, der übrigens dem Kanton Bern nicht wenig Geld einbringt. Man könnte fast von einem kleinen Goldeselchen reden.

Zum Punkt 2: Es ist schon heute möglich und sinnvoll, dass Dienstleistungsanbieter einbezogen werden, wenn das möglich ist. Die Dezentralisierung ist dort möglich, wo es Sinn macht. Sie weiter auszubauen ... Das ist die Frage. Es braucht ja auch organisatorische Massnahmen, die dies unterstützen, und im Übrigen hat man in der Kantonsverwaltung bis jetzt, jedenfalls in der letzten Zeit, mehr zentralisiert als dezentralisiert. Es wäre ein neuer Weg, den wir einschlagen würden.

Zu den Arbeitsplatzmodellen: Es ist klar: Das SVSA muss sich auch dort nicht verschliessen und verschliesst sich auch nicht. Es prüft solche Modelle, ist aber ein Dienstleistungsbetrieb, der primär eben Dienstleistungen vor Ort oder an einem Standort anbieten muss und sich nicht unbedingt dazu eignet, diesbezüglich ein Spitzenreiter zu sein. Wir von der BDP werden im Zusammenhang mit den Krediten, die noch kommen werden, und mit den Bauprojekten gut hinschauen, wie viele Quadratmeter ein Büro beinhalten soll und ob es Einzelbüros oder auch Doppelbüros sind. Die Digitalisierung wird kommen. Ich habe es vorhin schon gesagt: Es gibt viele Systeme, die digital sind. Die BDP kann es sich nicht vorstellen, dass wir einfach nur auf die Autokonzerne und deren Software-Lieferanten abstellen und alles übernehmen, was diese uns vorsetzen, sondern dort sollten sich die Strassenverkehrsämter auch eine eigene Meinung zur Sicherheit solcher Digitalisierungen leisten können. Daher: Nach Prüfung dieser vier Punkte, welche die BDP als Postulat annimmt und abschreibt, lehnen wir den Punkt 5 als Motion ab.

Michael Ritter, Burgdorf (glp). Wir empfehlen Ihnen, die Punkte 1 bis 4 selbstverständlich zu überweisen – sie sind in ein Postulat gewandelt worden und nicht abzuschreiben –, hingegen den Punkt 5 als Motion zu überweisen, und wir begründen dies wie folgt: Wir haben Zweifel, ob die Veränderungen im Umfeld der Fahrzeugprüfungen, vor allem im technologischen Bereich, wirklich hinreichend berücksichtigt sind. Wir haben den Wunsch nach einer stärker regionalisierten, stärker ausgelagerten, eventuell sogar in irgendeiner Form verselbstständigten Institution. Ich gebe dem Rat zu bedenken: Es ist aus unserer Sicht bei diesem Thema nicht mehr zeitgemäss, jedenfalls nicht zwingend, dass man in unserem Kanton eine einzige zentrale Institution für diesen Bereich hat. Richtig ist auch – das sage ich jetzt doch auch noch klar –, dass ein längerfristiger Weiterbetrieb der Anlagen am Schermenweg nicht möglich beziehungsweise unsinnig ist. Das sagen wir hier klar. Es ist allerdings auch so, dass man nicht auf einen Knopf drücken kann und die neue Anlage einfach hat. Es ist aus unserer Sicht der richtige Zeitpunkt, jetzt auch Grundsatzfragen zu stellen. Man hat uns bei anderer Gelegenheit, vielleicht nicht mal immer ganz zu Unrecht, vorgeworfen, wir kämen etwas hintendrein, wenn wir ein Projekt angreifen. Hier ist es jetzt anders. Es geht mir auch gar nicht um einen Angriff auf das Projekt. Es geht einfach darum, dass aus unserer Sicht in der Planung nicht alle grundlegenden Fragen berücksichtigt sind. Und das führt dazu, dass wir den Punkt 5 ganz klar verteidigen. Er wurde zu Recht auch als Motion stehengelassen, ein Postulat macht dort vom Text her keinen Sinn.

Wir geben Ihnen zu bedenken: So viele Möglichkeiten gibt es nicht, in die Kantonsverwaltung einen Schuss Regionalisierung zu bringen. Das ist so. Hier hätte man aber diese Möglichkeit, auch im Sinn der Kundenfreundlichkeit und aufgrund anderer Argumente. Ich habe dabei nicht irgendwie die Vorstellung, dass im Grossraum Bern, im grossen Sinn gerechnet, dann nichts mehr sein soll – das ist ja völlig albern –, sondern es ginge einfach darum, dass man auch in den Regionen das Angebot sinnvoll ausbaut, und diese Punkte müssten aus unserer Sicht ganz klar geprüft werden. Ich bitte vor allem die etwas grösseren Fraktionen als die grünliberale es ist, für welche die Regionalpolitik begreiflicherweise einen etwas anderen Stellenwert hat, sich noch einmal zu überlegen, ob hier nicht ein Einbezug dieser Punkte richtig wäre. Wir wollen nichts sabotieren. Es soll konstruktiv sein. Es geht nicht darum, etwas abzuschliessen. Aber man muss jetzt die grundlegenden Fragen in die

Planung einbeziehen, sonst bindet man den Kanton auf sehr lange Zeit mit einer sehr hohen Investition. Sehr lange Zeit heisst hier: Jahrzehnte.

Ich komme zum Schluss. Ich bitte Sie in diesem Sinn, den Vorstoss zu überweisen: die Punkte 1 bis 4 als Postulat – wie schon gewandelt, und nicht abschreiben –, und den Punkt 5 ganz klar als Motion.

Barbara Streit-Stettler, Bern (EVP). Die EVP ist beim Umgang mit dieser Motion gespalten. Die Mehrheit will die Punkte 1 bis 4 als Postulat und den Punkt 5 als Motion annehmen. Das wird die glp freuen. Die Minderheit ist gleicher Meinung wie der Regierungsrat. Die Mehrheit findet, dass der Regierungsrat bei der Planung des Neubaus in Münchenbuchsee noch zu stark am Status quo festhält und sich daran orientiert und sich zu wenig mit möglichen Zukunftsszenarien auseinandergesetzt hat. Bei diesem Neubau auf der grünen Wiese in Münchenbuchsee gehen wir das Risiko ein, dass er für Zukunftsszenarien eben zu gross konzipiert ist und plötzlich so nicht mehr gebraucht wird. Gerade durch die Digitalisierung und wegen den neuen, ökologischen Antriebssystemen von Motorfahrzeugen ist dieses Szenario durchaus im Bereich des Möglichen. Ein weiteres Argument der Mehrheit ist: Im Kanton Bern besteht eine Tendenz zur Zentralisierung, bei der die Bedürfnisse der Randgebiete untergehen. Und im Falle der Strassenverkehrsämter müssen wir dieser Zentralisierung entgegenwirken. Es ist durchaus möglich, dass die Kontrollen auch durch Private zuverlässig durchgeführt werden können. Nicht nur Strassenverkehrsämter haben solche Fähigkeiten, sondern eben auch Private.

Die Minderheit unserer Fraktion ist der Meinung, dass der Regierungsrat die Alternativen zum Neubau in Münchenbuchsee genügend geprüft hat und dass man jetzt mit diesem Projekt endlich vorwärts machen sollte. Die Fahrzeugprüfung ist ihrer Meinung nach eine hoheitliche Aufgabe, und hoheitlich sollte unabhängig sein, wenn man diese Aufgabe erfüllen will. Die Bürgernähe oder der Garagier, der dann auch noch schnell die Kontrolle durchführt, ist also nicht so im Sinn der Minderheit. Es ist wichtig, dass dabei die Qualität stimmt und dass alle Fahrzeuge nach den gleichen Kriterien beurteilt werden. Gerade in Bezug auf die Ökologie ist es in unserem Interesse, dass die Fahrzeugprüfungen wirklich professionell durchgeführt werden. Fahrzeugprüfungen brauchen sehr viel technisches Know-how, das eben über das Know-how von Privatorganisationen beziehungsweise des Garagiers hinausgeht. Wir denken dabei an den Abgasskandal. Ueli Frutiger hat dies ja auch schon erwähnt. Auch Elektrofahrzeuge und andere ökologische Fahrzeuge müssen auch in Zukunft auf ihre Fahrtüchtigkeit geprüft werden. Es wird also auch später immer noch Fahrzeugprüfungen brauchen, und daher macht der zentrale Standort in Münchenbuchsee Sinn. Das SVSA ist in der Digitalisierung schon heute sehr stark fortgeschritten, viel mehr als andere Ämter, und gleichzeitig sitzen sehr viele Angestellte nicht einfach im Büro, sondern arbeiten im Kundendienst, und deshalb machen die Punkte 3 bis 5 dieser Motion nicht sehr viel Sinn. Also: Wir von der EVP sind geteilter Meinung zu dieser Motion und werden unterschiedlich abstimmen.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion: Mirjam Veglio.

Mirjam Veglio, Zollikofen (SP). Ich nehme es vorweg: Auch die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist zu dieser Motion nicht einheitlicher Meinung. Innerhalb der Fraktion bestehen unterschiedliche Meinungen darüber, auf welchen Bedarf die Dienstleistungen eines zukünftigen SVSA ausgerichtet sein sollen und ob eine zentrale oder eine dezentrale Organisation sinnvoller wäre. Rund die Hälfte der Fraktion unterstützt deshalb die Punkte 1 bis 4 als Motion. Ihr fehlt eine vertiefte Analyse von Alternativen, die aufgrund der gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen den künftigen Bedarf beeinflussen könnten. Diese Analyse soll auch Antworten darauf geben, ob ein zentrales SVSA in der geplanten Grösse auf der grünen Wiese wirklich auch zukünftig notwendig ist oder ob eben eine dezentrale Struktur nicht doch umwelt- und auch kundinnenfreundlicher wäre. Die andere ungefähre Hälfte folgt dem Antrag des Regierungsrates. Sie ist der Meinung, dass die aufgeführten Forderungen in der Motion eigentlich schon heute in die Bedarfs- und Standortanalyse eingeflossen sind, und findet auch, dass das Projekt des Neubaus die technologischen Entwicklungen und die entsprechende Dynamik angemessen berücksichtigt. Eine moderne Arbeitsplatzgestaltung sei ebenfalls eingeflossen und werde genügend berücksichtigt. Beim Punkt 5 – dort geht es ja um die erneute Bedarfs- und Standortplanung, was eigentlich so viel heisst wie zurück auf Feld 1 – haben wir in unserer Fraktion ein dreigeteiltes Bild: Ein Teil stimmt zu, ein Teil lehnt ab und ein Teil enthält sich; es wird also auch unterschiedlich abgestimmt werden.

Hans Schär, Schönried (FDP). In dieser Motion geht es ja um einen neuen Standort des SVSA. Bei den Punkten 1 bis 4 geht es um die Optimierungsmöglichkeiten, die man in einem Projekt noch einfließen lassen kann. Und wenn man die eine oder andere Idee einbringen oder verbessern kann – die Digitalisierung, die Kontrolle der Elektrofahrzeuge, die Dezentralisierung et cetera –, können wir nicht warten, bis alles im Detail abgeklärt ist. Deshalb müssen wir den Punkt 5 unbedingt ablehnen und dieses Projekt endlich starten. Die Leute, welche die Situation am Schermenweg gesehen haben, kennen die Notwendigkeit. Die Einstellhalle ist mit Baumstämmen unterstellt und gesichert. Stellen Sie sich vor, man würde ein Schulhaus so sichern: Dann hätten wir wieder ein paar Schlagzeilen in der Presse. Noch zu den Kosten: Jeder, der einmal neu gebaut hat oder der mit dem Geschäft umgezogen ist, weiss genau, dass er einen Moment lang noch die Kosten im Altbau zahlen muss. Er fährt doppelspurig, und im Neubau werden Kosten verursacht, die er noch nicht nutzen kann. Darum machen wir jetzt endlich vorwärts. Die FDP stimmt den Punkten 1 bis 4 wie die Regierung einstimmig zu und lehnt die Motion, Punkt 5, auch einstimmig ab.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU). Die EDU-Fraktion empfindet den Zeitpunkt dieser Motion eben doch als zu spät. Das kritische und grundsätzliche Hinterfragen einer möglichen Bedarfs- und Standortplanung erachten wir unter Berücksichtigung des Projektfortschritts nicht mehr als zielführend. Eine Zusatzrunde, die nur viel Geld kosten wird, lehnen wir ab. Wenn schon, würden wir als EDU-Fraktion eine radikalere Haltung einnehmen und Anpassungen der täglichen Aufgaben des SVSA zur Diskussion stellen. Betrachten wir zum Beispiel den hohen Fortschritt und die technischen Möglichkeiten von heute und künftig eingelösten Fahrzeugen, bezweifeln wir die Häufigkeit und die Notwendigkeit von Fahrzeugprüfungen im Grundsatz. Doch durch den raschen Wandel der Technik wird das Amt künftig so oder so sehr flexibel unterwegs sein müssen. Neue Aufgaben werden zu lösen sein und alte Zöpfe zu beerdigen. Aber eigentlich wollen wir Vertrauen haben, dass wir hier im Saal nicht die einzigen sind, die sich solche Gedanken machen. Die EDU-Fraktion erwartet, dass die erwähnten Punkte betreffend dezentrale Dienstleistungserbringung, moderne Arbeitsplatzgestaltung und auch Digitalisierung in diesem Projekt SVSA intensiv berücksichtigt und geprüft wurden und dass die Erkenntnisse mit eingeflossen sind – genauso, wie die Berücksichtigung all dieser Punkte auch bei jedem anderen kantonalen Projekt Voraussetzung sein muss. Abklärungen und Entscheide sind gefällt. Bereits ab Ende Jahr werden Baurechtszinse fällig. Und wie bereits gesagt: Wir können uns keine Zusatzrunde leisten.

Die EDU-Fraktion würdigt diese Motion gemäss dem Antrag des Regierungsrates: die Punkte 1 bis 4 als Postulat mit gleichzeitiger Abschreibung. Den Punkt 5 lehnen wir ab.

Thomas Knutti, Weissenburg (SVP). Diese Forderung tönt wieder mal gut, ist aber wahrscheinlich bis am Schluss nicht wahnsinnig zielführend. Es geht bei dieser Motion wie auch beim nächsten Geschäft eigentlich praktisch ums Gleiche. Wir haben ja die gleichen Anträge noch einmal bei der Planungserklärung. Man will hier genau das Gleiche, aber man will vor allem eines: Man will vor allem verhindern, dass wir ein neues SVSA bauen.

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort, glaube ich, klar und deutlich erklärt, was heute bereits gemacht wird. Wir haben die Prüfungszentren in Bern, Thun, Orpund und Bützberg, und wir haben bereits heute 24'800 Fahrzeuge, die dezentral geprüft werden. Ich kann zum Beispiel in Frutigen den Lastwagen anmelden, kann ihn dort prüfen lassen. Wir haben in der Landwirtschaft 70 Gemeinden, in denen 7500 Fahrzeuge geprüft werden. Man kann absolut nicht sagen, dass das SVSA nicht gewillt ist, uns hier entgegenzukommen. Nach meiner Auffassung machen sie einen guten Job. Bei mir haben sich einmal ein paar Bauern gemeldet und haben gesagt: «Könnte man die Traktoren nicht auch in einer Gemeinde prüfen lassen?» Das SVSA hat gesagt: «Selbstverständlich machen wir das. Das spielt uns doch keine Rolle. Wir kommen auch dort vorbei.» Also: Da wird Hand geboten.

Ziffer 3: Dazu muss ich einfach schon sagen: Die Mitarbeiter dieser Prüfungshallen arbeiten entweder am Schalter oder in der Prüfungshalle, und es ist wahrscheinlich schwierig, von ihnen zu verlangen, dass man dies irgendwie mit einem Home-Office ... Ich glaube, da merkt man gut, dass die Kollegen von der glp ihr Auto nicht so häufig prüfen lassen. Und eben gerade im neuen SVSA, genau dort, wenn eben die neuen Arbeitsformen vorgesehen sind ...

Ziffer 4: Ich glaube, es ist auch ein bisschen eine Illusion, wenn man jetzt einfach alles an der Digitalisierung aufhängen will und das Gefühl hat, ja, die Digitalisierung macht alles viel einfacher. Es wurde gesagt: neue Fahrzeuge, neue Technologie. Wir brauchen heute, um einen Lastwagen zu

prüfen, über eine Stunde, bis alles korrekt geprüft ist, und ich habe nicht das Gefühl, dass man da eine Vereinfachung hinkriegt.

Der wichtigste Punkt ist die Ziffer 5, welche die SVP ganz klar ablehnt. Sie müssten sich natürlich auch einfach mal den Schermenweg anschauen gehen. Wir waren schon mehrmals dort, und dieses Gebäude ist in einem kritischen Zustand, aber ich sage dann gerne zur Planungserklärung auch noch etwas. Die SVP-Fraktion stimmt dieser Motion zu, genau wie der Regierungsrat, und ich bitte Sie, dies auch zu machen.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne). Warum reden wir jetzt überhaupt über diese Motion? Weil sie berechnete Fragen stellt und Antworten verlangt, die man in den Entscheidungsgrundlagen für die Geschäfte, die nachher kommen, eigentlich nicht findet. Der Bedarfsnachweis für das grosse, neue Zentrum in Münchenbuchsee wird in den Unterlagen, über die wir dann eben in der nächsten Runde sprechen, allein mit der Verkehrsentwicklung begründet. Die Motion zeigt eigentlich in verschiedenen Fragen andere Punkte auf, die man abklären und beurteilen müsste, um wirklich sagen zu können: Es gibt einen Bedarf nach einem so grossen Zentrum an diesem Ort.

Ich referiere nicht noch einmal alle Punkte; Luca Alberucci hat das schon gemacht. Ich beschränke mich auf ein Stichwort. Das Stichwort wurde schon oft genannt: die Digitalisierung. In der Antwort auf die Motion setzt sich der Regierungsrat immerhin mit diesem Stichwort auseinander. In den Grundlagen für den Standortentscheid und die Kredite hatte er das noch nicht gemacht. Aber er setzt sich damit nur im Hinblick auf die Frage auseinander, wie man im Zeitalter der Digitalisierung die Verfahren vielleicht künftig administrativ anders abwickeln wird. Die Digitalisierungsfrage stellt sich aber meiner Meinung nach für Fahrzeugprüfungen insgesamt. Im Kommunalmagazin Nr. 6 vom Januar 2019 hat ein Dozent der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) ein paar Überlegungen zur Zukunft der Motorfahrzeugkontrolle formuliert. Er ist ein Digitalisierungsspezialist. Und weil ich es nicht besser formulieren könnte als er, lese ich es schnell vor: «Moderne Autos überprüfen sich permanent selbst: Bremsleistung, Lichterführung, Abgaswerte und vieles mehr wird im Betrieb laufend kontrolliert und digital protokolliert. Die Werkstatt kann im Diagnoseverfahren auf diese gespeicherten Daten zugreifen. Auch der Hersteller erhält diese Daten, sodass er laufend über den Zustand der von ihm produzierten Fahrzeuge (und das Verhalten der Fahrzeuglenkenden) informiert ist. Diese Kontrolle ist deutlich genauer und effizienter als der Prüfstand und die Sichtkontrolle bei einem Strassenverkehrsamt.» Das Fazit von Matthias Meyer von der FHNW: «Es wäre angezeigt, die Prozesse zur Sicherung der Verkehrstüchtigkeit der am Strassenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge grundlegend zu verändern.»

Natürlich kann man einwenden, das sei Zukunftsmusik. Aber das neue SVSA in Münchenbuchsee wird, wenn wir jetzt dann die ersten Kredite dafür beschliessen, erst in acht Jahren in Betrieb gehen. Es wird also vor allem für Fahrzeugprüfungen in den Dreissiger-, Vierziger-, Fünfzigerjahren gebraucht werden. Und angesichts der rasanten Entwicklung im Bereich der Digitalisierung, bei der ich – zugegeben – manchmal selber nicht mehr mitkomme, können die Verhältnisse bis dann schon ziemlich anders aussehen als heute.

Die grundlegenden Fragen, welche die Motion in ihrem vierten Punkt anspricht, sind aus Sicht der grünen Fraktion überhaupt noch nicht ausreichend geklärt und beantwortet; mindestens kann man es in den Unterlagen, die man bis jetzt erhalten hat, nicht lesen. Das Gleiche gilt eigentlich auch für die Ziffern 1 bis 3 dieses Vorstosses. Deshalb heissen wir sie jetzt, wo sie in ein Postulat gewandelt sind, erst recht gut. Wenn es eine Motion gewesen wäre, hätten wir beim Punkt 1 vielleicht noch ein wenig Bedenken gehabt, aber ich glaube, bei der Postulatsform sind wir bei den Ziffern 1 bis 4 dabei, natürlich nicht mit Abschreibung, sondern eben nicht abschreiben. Beim Punkt 5 finden wir, dass wir diesen unbedingt als Motion überweisen müssen, als klaren Auftrag, die geplante Hundert-Millionen-Investition wenn möglich abzuspecken oder zumindest auf eine solidere Entscheidungsgrundlage zu stellen.

Präsident. Wir kommen zu den Einzelsprechern. Le premier, c'est Monsieur Roland Benoit, UDC.

Roland Benoit, Corgémont (UDC). J'aimerais rappeler ici, pour ceux qui ne le savent pas encore, que j'ai eu la chance de travailler pendant vingt ans à l'Office de la circulation routière à Bienne, à Orpond, et je connais très bien les processus de fonctionnement de ces offices. Je ne vais pas entrer dans tous les détails ni répondre à tous mes prédécesseurs ici à la tribune, j'aimerais simplement dire ceci : ce qui n'est souvent pas compris, d'ailleurs, ce sont les propositions qu'on a entendues, qu'on devrait donner la possibilité à des garages privés d'expertiser des véhicules. Première

rement, on n'a pas les bases juridiques pour le faire. Ils ont les appareils pour le faire, mais on ne peut pas donner la compétence, transférer la compétence à un garage qui fait des réparations, des entretiens véhicules, et puis en même temps qui les expertise. Donc, ça doit être fait par un responsable qui a l'autorisation de l'Etat comme par exemple actuellement le Touring Club Suisse (TCS) le fait. Ceci pour vous dire qu'au niveau aussi des gens qui demandent à ce que l'on arrête de trop centraliser : les expertises décentralisées, vous avez tous reçu, ça a été dit par Monsieur Aebi, vous recevez une invitation à une expertise, vous avez la possibilité de reporter cette expertise pendant deux mois, au maximum dans les quatre jours avant l'expertise. Mais ce que vous ne pensez pas, c'est que le canton doit faire un travail rationnel, efficace, et que le détenteur de véhicule qui décide de reporter son expertise, il y a un temps qui est à disposition et il ne peut plus être occupé par une deuxième expertise. Tandis que dans un grand centre, ils ont la possibilité d'accueillir les garages pour faire des expertises professionnelles pour la vente de voitures.

A Monsieur Vanoni : quand on aura peut-être la moitié du parc automobile en électrique, il faudra quand-même toujours contrôler les freins et contrôler la géométrie et tous ces points qui sont importants pour la sécurité du trafic, ce qui devra quand-même se faire. J'aimerais surtout vous inviter à ne pas souscrire donc à ce point 5 de la motion qui demande de faire une étude. Je crois que l'étude a été faite plusieurs fois. Justement, en considération de tous ces points qui ont été élevés, et je vous engage à suivre les propositions du Gouvernement, c'est-à-dire : points 1 à 4 postulat et rejeter la motion du point 5.

Fritz Ruchti, Seewil (SVP). Wir haben momentan, wie bereits gesagt wurde, die Prüfungszentren Thun, Bützberg, Orpund, und hier in Bern haben wir zwei: an der Milchstrasse in Ostermundigen und am Schermenweg in Bern. Und jetzt geht es ja darum, in Münchenbuchsee ein neues Zentrum zu machen oder zu konstruieren. Ich möchte Ihnen rasch auch die Vorteile von Münchenbuchsee aufzählen. Ich habe gerade jetzt ein Aufgebot bekommen, um mein fast achtzehnjähriges Auto prüfen zu lassen. Und da hat sich gezeigt, dass es nicht mehr reparaturwertig ist, dass man es ersetzen muss. Der Turbo war undicht. Wenn ich zu einem Mechaniker gegangen wäre, hätte dieser vielleicht gesagt: «Das kann man irgendwie noch ein wenig abdichten, dann kannst du weiterfahren.» Aber eben, wie gesagt: Wenn das eine hoheitliche Aufgabe ist, dann wird es höher angeschaut. Man überlegt sich: Er muss erst in zwei Jahren wiederkommen. Wie sieht denn dieses Fahrzeug in zwei Jahren aus? Und dann sagen die vom SVSA: «Njet. Fritz Ruchti, du musst dein Auto abgeben und dir ein anderes kaufen.»

Der Münchenbuchsee-Standort ist einen Kilometer von der Autobahnausfahrt Münchenbuchsee oder von der Lätti entfernt. Also, ich glaube: Besser kann dieser Standort nicht gewählt werden. Wir haben dort einen Baurechtsvertrag, der eigentlich unterzeichnet, unterschrieben ist. Sie können nachschauen, wieviel wir dafür zahlen; der Preis ist aufgeführt. Das ist von mir aus gesehen ein Vorteil. Wenn einmal, liebe Motionäre, die Situation kommen sollte, dass sich die Situation ändert, dann können die Leute aus Orpund, aus Bützberg ... Diese sind innert kürzester Zeit auch in der Lätti und in Münchenbuchsee. Dann kann man dies dort zentralisieren und kann das eigentlich aufheben. Es soll mir doch niemand erzählen, dass dann die ungefähr zwanzig oder dreissig Kilometer hin und zurück noch relevant seien, wenn man ein Auto prüfen gehen muss. Also: Münchenbuchsee zeigt auch auf, dass der Standort eigentlich richtig gewählt ist und dass er richtig ist. Und deshalb, ich möchte mich kurzfassen: Ich begrüsse, dass man die Punkte 1 bis 4 als Postulat überweist und eben meinetwegen abschreibt, und dass man den Punkt 5 auf keinen Fall als Motion annimmt.

Michel Seiler, Trubschachen (Grüne). Die Dezentralisierung der Fahrzeugkontrolle wäre ein starkes, staatsaufwertendes – ja, ein staatsaufwertendes – Signal an die Bewohner des Kantons Bern: Der Staat, der dem Bürger einmal näher kommt, statt sich immer mehr zu entfernen. Das wäre eine Wohltat und eine Aufwertung. Wir im oberen Emmental sind schon heute bevorzugt, denn wir haben eine eigene Prüfungsstelle für Fahrzeuge. Das effiziente Angebot für die Einwohner und die Betreiber erspart wöchentlich Tausende von Kilometern, Stress und dazu viel Zeit, die nicht im Fahrzeug verbracht wird. Ich sage aus Überzeugung Ja.

Präsident. Es gibt niemanden mehr auf der Rednerliste. Ich übergebe das Wort Regierungsrat Philippe Müller.

Philippe Müller, Sicherheitsdirektor. Dass es ein Prüfzentrum in der Agglomeration Bern braucht, ist unbestritten. In den letzten Jahrzehnten ist der Fahrzeugbestand stark gestiegen, und eine Ab-

nahme ist nicht in Sicht. Das bedeutet auch, dass der Kontrollaufwand, auch mit der steigenden Anzahl Elektrofahrzeuge, gross bleiben wird. Bei den Motorenteilen nimmt er ab, bei den Elektronikteilen nimmt er eben zu.

Verschiedene mögliche Standorte für das SVSA wurden sorgfältig evaluiert. Der Entscheid fiel zugunsten des Areals in der Buechlimatt in Münchenbuchsee. Die Gemeinde Münchenbuchsee stimmte dem Baurechtsvertrag im Rahmen einer Volksabstimmung zu. Die Kreditgeschäfte dazu haben Sie in diesem Saal bereits behandelt. Die Verschiebung vor einem Jahr war keine inhaltlich-materielle Verschiebung, sondern sie war sachfremd begründet. Unterdessen wurden auch die Investitionsfragen mit der BAK und mit der FiKo erörtert. Wir sind ein Jahr später dran, und es ist nun an der Zeit, in diesem Projekt den nächsten Schritt zu machen. Das Vorhaben, das letztlich der Effizienzsteigerung im SVSA und – ohne Wegzug ist das gar nicht möglich – der Weiterentwicklung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Wankdorf dient, soll diesmal nicht erneut durch die Überweisung einer Motion ausgebremst werden, sonst sind irgendwann die ESP-Wankdorf-Träume ausgeträumt. Der vorliegende Vorstoss zielt letztlich darauf ab, eine neue Analyse zum geplanten Standort in Münchenbuchsee zu erwirken. Durch eine Wiederholung der Analyse würde unnötiger Aufwand generiert. Das Neubauvorhaben würde erneut ausgebremst, ja gefährdet. Dies lehnt der Regierungsrat entschieden ab. Es ist natürlich richtig: Wenn man etwas nicht will, dann soll man sich dagegen wehren, aber irgendeinmal sollte man dann auch mal demokratische Entscheide akzeptieren.

Der geplante Standort des SVSA in Münchenbuchsee und die Aufwertung des Entwicklungsschwerpunkts am Schermenweg sind sinnvoll und notwendig. Daran würde auch die erneute, wiederholte Prüfung von weiteren Angebotsauslagerungen und Organisationsoptimierungen des SVSA nach so kurzer Zeit nichts ändern. Die Auslagerung von einzelnen Dienstleistungen der Verkehrsprüfzentren wurde bereits mehrfach geprüft und auch im Grossen Rat diskutiert. Anlässlich der Junisession 2018 lehnte der Grosse Rat die Auslagerung der Fahrzeugnachprüfungen an den Autogewerbeverband im Rahmen der Motion von Grossrat Fuchs (*M 251-2017*) deutlich mit 105 zu 33 Stimmen ab. Und es wurde vorhin von Grossrat Frutiger gesagt: Wer repariert, kontrolliert eben nicht. In der Sommersession 2019 legte der Regierungsrat dem Grossen Rat die Antworten zur Interpellation von Frau Grossrätin Hässig Vinzens (*I 264-2018*) vor. Die Interpellationsantwort zeigt klar auf, warum Auslagerungen und Dezentralisierungen einzelner Dienstleistungen des SVSA zurzeit nicht sinnvoll sind. Auch an dieser Situation hat sich seither nichts geändert. Und wenn Grossrat Ritter sagt, es gebe einfach nur eine zentrale Stelle, dann stimmt das natürlich nicht. Wir haben Prüfzentren in allen Regionen. Wenn man Fahrzeuge vor Ort prüfen lassen will ... Ich staune schon ein wenig, wenn ich diesen Vorschlag hier höre: Man macht dies bei 6000 Prüfungen von Landwirtschaftsfahrzeugen, aber es bleiben noch 264'000 Prüfungen von Fahrzeugen. Wollen Sie es finanzieren, dass Sie diesen Leuten nachrennen, bei jedem an seinen Standort, an seinen Wohnort? Ich war schon ein wenig erstaunt, als ich dies gehört habe. Wenn ich höre, dass die Garagisten diese Prüfung doch gerade bestätigen sollen, dann könnte man ja sagen – um einen Vergleich zu machen –, die Treuhänder könnten auch gerade die Steuererklärung bestätigen. Ich weiss nicht, ob man dies möchte.

Die Digitalisierung und neue Arbeitswelten halten selbstverständlich auch im SVSA Einzug. Das SVSA ist diesbezüglich sogar vorbildhaft unterwegs: Es ist ein eigentliches Flaggschiff der digitalen Verwaltung. Jetzt kann ich es noch lauter sagen, weil der Baudirektor nicht da ist ... Aber es stimmt auch, meine Damen und Herren. Und ich danke Grossrätin Barbara Streit, die dies anerkannt hat. Etwas erstaunt war ich über die Äusserung von Grossrat Vanoni, der gesagt hat, man habe sich noch überhaupt nicht mit der Digitalisierung auseinandergesetzt. Das stimmt natürlich gar nicht. Wenn von ihm der Vorschlag kommt, die Fahrzeughersteller sollen die Fahrzeuge permanent prüfen, staune ich noch einmal mehr. Abgasskandal, Audi und so weiter: Das ist eigentlich genau das, was man dort gemacht hat. Der Motionär weist zu Recht darauf hin, dass es auch im Bereich der Fahrzeugzulassungen und -prüfungen zu einer weiteren Digitalisierung kommen wird. Solange der Bund an der heutigen Organisation des Prüfwesens in der Schweiz festhält, werden die Kantone die zentrale Verantwortung für eine regelmässige technische Kontrolle der Fahrzeuge behalten. Diese Kontrolle wird die neuen digitalen Systeme im Fahrzeug natürlich mit einschliessen; auf jeden Fall deutet in beiden Punkten nichts auf eine Änderung hin. Die Aspekte, die mit den Ziffern 1 bis 4 gefordert sind, wurden alle geprüft. Dieser Vorstoss ist eigentlich sogar eine Bestätigung für die Richtigkeit des Vorgehens des SVSA, weil er genau das fordert, was bereits gemacht wurde.

Deshalb beantragt der Regierungsrat die Umwandlung dieser ersten Punkte – das ist geschehen – und ehrlicherweise gleichzeitig die Abschreibung. Eine erneute Evaluation des Standorts Buechli-

matt in Münchenbuchsee lehnt der Regierungsrat hingegen entschieden ab. Er beantragt Ihnen, die Ziffer 5 abzulehnen, und entgegen dem, was gesagt wurde: Es ist eben doch ein Abschlussvorstoss. Wenn wir dies immer und immer wieder prüfen, ist der Standort Münchenbuchsee irgendeinmal tot.

Präsident. Das Wort hat noch einmal der Motionär: Luca Alberucci.

Luca Alberucci, Ostermundigen (glp). Ich danke für die angeregte, interessante Diskussion. Ich danke für die Voten meiner Kolleginnen und Kollegen und für das Votum von Herrn Regierungsrat Müller.

Ein paar Bemerkungen von meiner Seite: Ich habe aus dem Votum der BDP herausgehört, dass hier eine unabhängige Kontrolle in Frage gestellt wird. Dies ist in keiner Art und Weise der Fall. Es ist klar: Wir haben Bundesrecht, die Kontrollen müssen unabhängig bleiben. Es geht darum, dass man die Zusammenarbeit mit Privaten intensiviert, wie wir sie jetzt beim TCS schon haben, wie wir sie jetzt – wie wir gehört haben – bei Schwerverkehr und Landwirtschaft schon haben, wie wir sie jetzt für Personenautos in Bärau bereits haben. Es geht nicht darum, dass man quasi herbeiführt, dass der Buchhalter die Rechnung selber prüft.

Zweitens, zum Votum der FDP: Klar, am Schermenweg müssen wir raus, dies steht ausser Diskussion. Mit diesem Kredit gehen wir 2028 raus. Wir haben also acht Jahre Zeit. Wir haben 260 Mitarbeitende, und wir haben die Möglichkeit, die Prüfstrassen dezentral im Kanton zu positionieren. Ich behaupte: Bis 2028 bringen wir dies auch zustande, ohne dass wir Münchenbuchsee zwingend brauchen. Also, in diesem Sinn: Klar, aus dem Schermenweg gehen wir raus, aber es gibt jetzt acht Jahre Zeit, um Alternativen zu verfolgen.

EDU: Vielen Dank, Katharina, für dein Votum. Der Zeitpunkt sei zu spät für die politische Diskussion – ja, wann ist er denn zu früh? Wir haben jetzt die ersten Kredite, die kommen, Architekturwettbewerb und Baurechtszins. Wir hatten vor einem Jahr eine Rückweisung aus finanzpolitischen Gründen. Die Diskussion fand nicht statt, und jetzt haben wir eigentlich erstmals die Chance, uns materiell zu überlegen: Ist die strategische Ausrichtung unserer Verwaltung richtig oder nicht? Und jetzt sagen Sie mir: Wann müssen wir uns hier im Parlament noch früher vernehmen lassen? Das geht einfach nicht.

Weiter noch zum Votum von Kollege Knutti: Nein, ich will nicht verhindern, dass das SVSA gebaut wird, ich möchte einfach ein anderes SVSA, ein modernes SVSA. Weiter fand ich die Bemerkung sehr interessant, dass er seinen Lastwagen in Frutigen prüfen lassen kann. Das finde ich sehr gut. Autos kann man in Frutigen nicht prüfen lassen, das geht nicht. Also: Genau das, was in der Region Bern gilt, könnte man auch im Oberland machen – dass man die Autos aus dem ganzen Frutigtal in Frutigen stellen lassen kann. Ich bin überzeugt: Es gibt genug, man kann die Prüfstrasse genug auslasten. Zuletzt noch einmal seine Bemerkung, dass die Landwirtschaft dezentral geprüft wird. Ja, genau das ist Wasser auf die Mühle meines Arguments: Machen wir dies doch auch für normale PWs. Also: Bitte nehmen Sie die Punkte 1 bis 4 als Postulat an – nicht abschreiben –, und den Punkt 5 als Motion. Danke.

Präsident. Wir kommen zur Abstimmung. Die Ziffern 1 bis 4 wurden in ein Postulat gewandelt. Von der Regierung wird Abschreibung verlangt. Wir stimmen über die Ziffer 1 ab. Wer diese als Postulat annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.283; Ziff. 1; als Postulat)

Vote (2019.RRGR.283 ; ch. 1 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	147
Nein / Non	5
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben dieses Postulat angenommen, mit 147 Ja- gegen 5 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Wer das Postulat abschreiben will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.283; Ziff. 1; als Postulat; Abschreibung)
Vote (2019.RRGR.283 ; ch. 1 ; sous forme de postulat ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	107
Nein / Non	39
Enthalten / Abstentions	5

Präsident. Sie haben diese Ziffer als Postulat abgeschrieben, mit 107 Ja- gegen 39 Nein-Stimmen bei 5 Enthaltungen.

Ziffer 2: Wer diese als Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.283; Ziff. 2; als Postulat)
Vote (2019.RRGR.283 ; ch. 2 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	150
Nein / Non	2
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben die Ziffer 2 als Postulat angenommen, mit 150 Ja- gegen 2 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Wer die Ziffer 2 als Postulat abschreiben will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.283; Ziff. 2; als Postulat; Abschreibung)
Vote (2019.RRGR.283 ; ch. 2 ; sous forme de postulat ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	108
Nein / Non	40
Enthalten / Abstentions	3

Präsident. Sie haben die Ziffer 2 abgeschrieben, mit 108 Ja- gegen 40 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Wer die Ziffer 3 als Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.283; Ziff. 3; als Postulat)
Vote (2019.RRGR.283 ; ch. 3 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	150
Nein / Non	2
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben die Ziffer 3 als Postulat angenommen, mit 150 Ja- gegen 2 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Wer die Ziffer 3 abschreiben will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.283; Ziff. 3; als Postulat; Abschreibung)
Vote (2019.RRGR.283 ; ch. 3 ; sous forme de postulat ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 113

Nein / Non 39

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 3 abgeschrieben, mit 113 Ja- gegen 39 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Wer die Ziffer 4 als Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.283; Ziff. 4; als Postulat)
Vote (2019.RRGR.283 ; ch. 4 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 152

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 4 als Postulat angenommen, und zwar einstimmig mit 152 Ja-Stimmen.

Wer die Ziffer 4 abschreiben möchte, stimmt Ja, wer dies nicht möchte, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.283; Ziff. 4; als Postulat; Abschreibung)
Vote (2019.RRGR.283 ; ch. 4 ; sous forme de postulat ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 112

Nein / Non 38

Enthalten / Abstentions 2

Präsident. Sie haben die Ziffer 4 als Postulat abgeschrieben, mit 112 Ja- gegen 38 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Wer die Ziffer 5 als Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies nicht möchte, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.283; Ziff. 5)
Vote (2019.RRGR.283 ; ch. 5)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 38

Nein / Non 100

Enthalten / Abstentions 14

Präsident. Die Ziffer 5 wurde verworfen, mit 100 Nein- gegen 38 Ja-Stimmen bei 14 Enthaltungen. Damit haben wir das Traktandum 29 behandelt. Ich danke Regierungsrat Müller und seinen Mitarbeitenden, dass sie die Flexibilität gezeigt haben, so kurzfristig vorher schon zu kommen. Wir sehen uns später in der Session hoffentlich wieder, sofern das Bundesamt für Gesundheit (BAG) dies zulässt. Sonst wünsche ich Ihnen einen schönen Frühling – aber ich hoffe, wir sehen uns schon bald wieder.